



**FACULDADE DE ARQUITECTURA**  
UNIVERSIDADE TÉCNICA DE LISBOA

**UNIVERSIDADE TÉCNICA DE LISBOA - FACULDADE DE ARQUITECTURA**

**‘INTERVIR NA CIDADE MONUMENTAL’  
‘REENCONTRO COM O RIO’**

**ANA CAROLINA FERREIRA FONTES**

Projecto para obtenção do Grau de Mestre em  
Mestrado Integrado em Arquitectura com especialização em Gestão Urbanística

**ORIENTADOR CIENTIFICO: DOUTOR CARLOS DIAS COELHO**

**JURÍ:**

**PRESIDENTE: DOUTORA MARIA MANUELA AFONSO DA FONTE**

**VOGAIS: DOUTORA MARTA SEQUEIRA CARNEIRO**

**DOUTOR CARLOS DIAS COELHO**

**LISBOA, FAUTL, NOVEMBRO, 2010**

**TÍTULO DA DISSERTAÇÃO:** Intervir na Cidade Monumental: Reencontro Com o Rio

**NOME DO ALUNO:** Ana Carolina Ferreira Fontes

**ORIENTADOR:** Professor Doutor Carlos Dias Coelho

**MESTRADO:** Mestrado Integrado em Arquitectura – Especialização em Gestão Urbanística

**DATA:** Lisboa, FAUTL, Setembro, 2010

**RESUMO** (214 palavras)

O presente trabalho tem como objecto a análise do conceito de conjunto monumental inserido na cidade na área compreendida entre Belém e Ajuda, a sua ligação ao Rio Tejo e a sua contextualização no âmbito da cidade de Lisboa. Procura-se o desenvolvimento e entendimento do papel do conjunto de valor histórico e patrimonial na evolução espacial e temporal da cidade e o conceito de monumentalidade e outros a este associados, através de leitura bibliográfica e ao recurso de exemplos de cidades com características monumentais.

A informação e aspectos relacionados com o conceito de ‘cidades com frentes ribeirinhas’ e relações entre as ‘cidades e a água’ são abordados e apresentados de modo a servir de suporte ao desenho urbano da proposta.

Uma proposta baseada no conceito de ‘reencontro com o Rio’, onde se procura o devolver da relação/ proximidade entre cidade/ homem/ edifício/ rio, suportada na afirmação do carácter monumental da área, tendo por base a história e características da mesma.

O projecto centra-se no desenvolvimento do novo Museu Nacional dos Coches, tendo dois princípios essenciais, o aspecto museológico e o aspecto urbanístico. Um edifício com o cuidado de preservação, valorização e divulgação de uma colecção de arte notável a nível nacional e mundial, implantado num local com fortes e importantes vínculos históricos e monumentais.

**Palavras-chave:** monumentalidade, área monumental, monumento, frente ribeirinha, cidades com água, Belém- Ajuda.

**PROJECT THEME:** Intervening in a Monumental City: 'Rediscovery the River'

Abstract (214 words)

This work aims to the analysis of the concept of monumental area inserted in the city, between Belém and Ajuda, its connection to the Tejo river and its contexture towards the city of Lisbon. We seek for the development and understanding of the role of the whole historic and patrimonial values in the spatial and temporal evolution of the city and the concept of monumentality and other concepts connected to this, using a bibliographic reading and the resource of examples of cities with monumental characteristics.

The information and features related to the concept of "cities with riverside front" and relations between the "cities and the water" are approached and presented as a support to the urban design of the proposal.

This is a proposal based on the concept of "rediscovery the river", where we search to restore the relation/proximity between the city/man/building/river, supported in the statement of the monumental character of the area, based on its history and main characteristics.

This project centers itself on the development of the new National Carriage Museum, having two main principles, the museum appearance and its urbanity look. A building with a preservation care, valuable and with the propagation of a remarkable collection of art to the national and worldwide level, established in a place with strong and important historical and monumental bonds.

keywords: monumentality, monumental area, monument, riverside front, cities with water, Belém - Ajuda.

## ÍNDICE

|  |    |
|--|----|
| Índice .....   | IV |
| Lista de Figuras .....                                       | VI |
| Introdução .....   | 1  |
| Objectivos.....  | 1  |
| Metodologia .....  | 2  |
| Delimitação do universo de estudo .....                      | 3  |
| Estrutura de Conteúdos .....                                 | 3  |
| Estado dos Conhecimentos .....                               | 5  |
| Monumentalidade.....   | 5  |
| A Cidade e a Água.....                                       | 9  |
| Relação Lisboa- Rio Tejo.....                                | 13 |
| Relação Belém- Rio Tejo.....                                 | 15 |
| Desenvolvimento .....  | 18 |
| Belém – contextualização e características monumentais ..... | 18 |
| Contexto .....   | 18 |
| Caracterização .....   | 21 |
| Conjunto Monumental.....                                     | 21 |
| Estrutura Funcional .....                                    | 25 |
| Estrutura Verde .....  | 25 |
| Sistema Viário.....  | 26 |
| Modelo De Ordenamento e Detalhe.....                         | 28 |
| Conceito .....   | 28 |
| Relação com o Rio .....                                      | 29 |
| Estrutura Verde .....  | 30 |



|  |    |
|--|----|
| Estrutura Funcional .....                            | 30 |
| Circulação Pedonal .....                             | 31 |
| Túnel e Estrutura .....                              | 31 |
| Sistema Viário.....                                  | 32 |
| Vias Estruturantes .....                             | 32 |
| Estacionamento.....                                  | 33 |
| Construção/ Alteração do Território .....            | 33 |
| Projecto Integrado de Espaço Público e Edifício..... | 33 |
| Situação Actual.....                                 | 33 |
| A Colecção .....                                     | 34 |
| Localização .....                                    | 34 |
| Organização.....                                     | 35 |
| Conceito Expositivo .....                            | 35 |
| Materialidade .....                                  | 36 |
| Conclusão .....                                      | 37 |
| Bibliografia .....                                   | 38 |
| Anexos.....  | 40 |

## **LISTA DE FIGURAS**

|  |    |
|--|----|
| 1. Paris .....   | 10 |
| 2. Bruges .....  | 11 |
| 3. Bilbao .....  | 11 |
| 5. Panorâmica da Frente Ribeirinha, vista da margem sul.....                                     | 17 |
| 6. Localização da área de intervenção no contexto da AML.....                                    | 19 |
| 7. Panorâmica / Mosteiro dos Jerónimos / Zona Ribeirinha.....                                    | 19 |
| 8. Panorâmica da frente ribeirinha, vista do Cristo Rei. Localização do conjunto monumental..... | 21 |
| 9. Localização e relações de espaços verdes e monumentos. ....                                   | 23 |
| 10. Esquema de usos.....   | 25 |
| 11. Esquema da estrutura verde. ....   | 25 |
| 12. Planta de proposta de intervenção.....   | 28 |
| 13. Esquema da estrutura. ....   | 32 |

## **INTRODUÇÃO**

Um espaço banhado pelo rio... Uma margem com a memória da cidade aliada à ambição da modernidade e ligação com a cidade antiga.

As características e necessidades do local e a sua história, definem o tema da intervenção... devolver a ligação ao rio e dinamizar o centro histórico da cidade fazendo-o comunicar com a sua área envolvente e restante cidade, valorizando-lhe a monumentalidade.

Belém é considerada no contexto da cidade de Lisboa como uma área monumental, pela ligação que tem com a História da cidade e do país através do seu vínculo com os Descobrimentos. Assim, esta tornou-se uma área com valores patrimoniais, culturais e turísticos bastante vinculados.

## **OBJECTIVOS**

Este trabalho tem como finalidade uma intervenção na cidade de Lisboa, na área monumental de Belém- Ajuda, com base num conceito de intervenção, bem como uma construção teórica e prática de um modelo urbano, com finalidade de a materializar num projecto.

Assim, com uma identificação do conjunto/áreas de valor histórico e patrimonial de interesse, pretende-se relacionar, articular e unificar as áreas, valorizando a organização do território existente com a programação e concepção de novas formas e ordenamento do espaço público.

A identificação dos factores históricos e dos factos urbanos desta área, estarão na base do estabelecimento de ligações ou fusões parciais entre a cidade e a sua Frente de Rio. A revelação dos tipos de relação e ligação que já existiram, existem ou poderão vir a existir, não só em Belém como em outros pontos da cidade, serão referência no estabelecimento de laços entre a cidade e a sua Frente de Água.

Por final realiza-se a programação e concepção de um novo objecto arquitectónico com funções de Museu dos Coches, integrado no novo conjunto monumental.

## **METODOLOGIA**

### **CARACTERIZAÇÃO DO TEMA: CONCEITO DE ÁREA MONUMENTAL**

O trabalho desenvolveu-se de acordo com uma metodologia que consistiu na caracterização do tema, na caracterização do sítio, no projecto integrado e no projecto de edifício. Assim, na primeira etapa, a caracterização do tema, foi desenvolvido e estudado o conceito de área monumental e outros a este associados, através da investigação/ pesquisa e análise de exemplos de cidades com características monumentais semelhantes e distintas, na qual se procurou encontrar uma listagem de referências sobre o conceito de 'área monumental'. Num processo inicial de vários exemplos, pretendeu-se fazer uma análise sobre a origem e desenvolvimento da cidade relativamente às características monumentais. A escolha recaiu nas particularidades e nas similitudes que estes centros urbanos partilham. São exemplos cidades como Londres, Bordéus, Toledo, Viena, Paris, Bruges ou Bilbao que suscitaram maior interesse para o estudo por serem cidades em que a sua zona monumental se relaciona com a água.

### **CARACTERIZAÇÃO DO SÍTIO: ÁREA MONUMENTAL BELÉM-AJUDA**

A etapa seguinte consistiu na caracterização do sítio, contextualizando as áreas de Belém- Ajuda na cidade de Lisboa, seguindo-se um levantamento e caracterização das mesmas, de modo a determinar as principais características, atributos do espaço, qualidades, problemas e potencialidades. É necessário compreender a importância da água na cidade de Lisboa, e as relações que esta estabelece ou não com o meio urbano. Neste sentido foi aprofundado o conhecimento sobre o papel da frente ribeirinha no contexto tanto urbano como social.

### **PROJECTO INTEGRADO: MODELO DE ORDENAMENTO E DETALHE**

A fase de projecto consistiu na realização de um modelo de ordenamento, baseado num conceito de organização espacial e funcional, com recurso à etapa anterior, de modo a resolver e propor soluções para o mesmo.

### **PROJECTO: MUSEU DOS COCHES**

O trabalho culmina com a realização do projecto, a concretização de um projecto de intervenção nos espaços e edificado (Museu dos Coches), salientando a integração e relação entre o objecto e o território.

## **DELIMITAÇÃO DO UNIVERSO DE ESTUDO**

A área de estudo insere-se na área metropolitana de Lisboa, na zona ocidental da cidade. Situa-se na freguesia de Santa Maria de Belém, encontrando-se delimitada pelas freguesias de S. Francisco Xavier, Ajuda e Alcântara. A nível de elementos urbanos, a zona de intervenção tem como limites, a este pela Torre de Belém, a norte pelo Mosteiro dos Jerónimos, a oeste pelo edifício da Coordoaria Nacional e a sul pelo Rio Tejo.

## **ESTRUTURA DE CONTEÚDOS**

Este trabalho está dividido em 7 capítulos principais de forma a cumprir os objectivos deste estudo.

### **MODELO CONCEPTUAL**

Os quatro primeiros capítulos abordam os temas do modelo conceptual, pelo que o primeiro capítulo aborda o conceito de monumentalidade, no qual estão expressos de acordo com vários autores, os conceitos de monumentalidade, monumento, património, conjunto monumental e a relação entre eles, inseridos no contexto da cidade e arquitectura. Assim, são apresentados exemplos de cidades nas quais o seu conjunto monumental tem um certo valor e expressa as características da cidade.

No segundo capítulo é explicado a relação que a cidade estabelece com a água, sendo apresentadas exemplos de cidades, como Paris, Bilbao e Bruges, nas quais o seu conjunto monumental tem bastante importância na interacção com a frente de água. É assim feita uma caracterização da cidade e o enquadramento da área monumental na mesma e a relação que a água representa com esta, através de esquemas explicativos e imagens.

O terceiro capítulo tem como tema a relação entre Lisboa e o Rio Tejo, sendo assim apresentado uma breve contextualização do crescimento da cidade de Lisboa e as relações que esta foi estabelecendo com a sua frente de água. Explica-se o papel que o rio exerce na cidade e as suas potencialidades para a evolução da mesma. Há também uma breve abordagem não só em termos históricos mas também a nível urbano.

O quarto capítulo apresenta a relação de Belém com o Rio Tejo, sendo também feito uma explicação da evolução e crescimento da zona ribeirinha de Belém, tanto a nível temporal como espacial.

## **MODELO DE ORDENAMENTO E DETALHE**

Deste tema fazem parte os capítulos 5 e 6, sendo o quinto capítulo relativo à contextualização e caracterização de Belém a nível monumental. São apresentados todos dados a nível de população e áreas, os principais acontecimentos históricos e transformações a nível social e urbano ocorridos na área. É também realizada uma análise da zona e a sua evolução na medida em que o seu crescimento afecta a sua relação com o Rio/monumentos/vivências. São assim apresentadas as características/ atributos da mesma, com uma descrição do conjunto monumental, sendo assim enumerados os monumentos existentes na área, com uma breve descrição histórica de cada um a o seu papel no conjunto monumental. Também neste capítulo é apresentada uma caracterização a nível de estrutura funcional, estrutura verde, o sistema viário, através de esquemas interpretativos da zona.

O capítulo 6 prendeu-se na descrição da proposta urbana, tendo em conta espaços, edifícios e ambientes. É descrito o conceito de todo o projecto, a relação que a proposta estabelece com o rio, a descrição do espaço público, a estrutura verde, a estrutura funcional, o sistema viário resultante, as principais alterações/ construções efectuadas no terreno existente e aspectos particulares de interesse.

## **PROJECTO INTEGRADO DE ESPAÇO PÚBLICO E EDIFÍCIO**

No último capítulo é apresentado o projecto do novo museu dos coches e o espaço público complementar. É descrito o programa do museu, a sua localização, conceito expositivo, materialidade, através da apresentação de esboços e desenhos livres de desenvolvimento da ideia, bem como de desenhos técnicos e pormenores de aspectos particulares.

## **ESTADO DOS CONHECIMENTOS**

### **MONUMENTALIDADE**

*‘(...) Em toda parte a monumentalidade difunde-se, irradia-se, condensa-se, concentra-se. Um monumento vai além de si próprio, da sua fachada (se tem uma), do seu espaço interno. A monumentalidade pertence, em geral, a altura e a profundidade, a amplitude de um espaço que ultrapassa seus limites materiais.’ (LEFEBVRE, 1999, p.4r)*

Face ao tema seleccionado, surgem vários conceitos associados, dos quais surge alguma dificuldade quando se procura informação, entre eles “monumento”, “monumentalidade” e “conjunto monumental”. Com base em leituras, conclui-se que o conceito de “monumento” está intrínseco ao conceito de monumentalidade, sendo fundamental e útil para uma definição. Para isto, a investigação e análise de cidades com conjuntos monumentais com diferentes valores, características, vocações e conteúdos tornou-se um processo bastante eficaz. Exemplos, como Roma, Viena, Atenas, Bilbao, entre outros, cidades nas quais as áreas monumentais se definem pela localização/geografia (Toledo), pela função e usos que a área admite (Roma), pela escala dos edifícios (Brasília), pela história (Salamanca), pelo símbolo que representam (Atenas), entre outros. O estudo das cidades monumentais foi entendido como uma análise de acontecimentos ao longo dos tempos e do espaço, tendo por isso um carácter histórico na reflexão dos mesmos para o meio urbano.

Cidade, arquitectura, indivíduo, três elementos indissociáveis. O modo de vida dos diferentes povos está directamente ligado às características do ambiente e, por conseguinte, à relação entre a arquitectura e a cidade. As diversas formas de organização das cidades determinam tanto o seu desenvolvimento económico e social quanto a sua sucumbência. Assim, o ambiente, como a arquitectura, são factores determinantes para o desenvolvimento das várias sociedades. Os objectos arquitectónicos desempenham, no contexto urbano, o papel de células que compõem o grande sistema 'orgânico' que é a cidade, sendo impossível entender a cidade sem considerar os edifícios. Assim, desvendar a cidade significa identificar, comparar e relacionar todos os elementos que a compõem, com o intuito de se dominar as relações e as particularidades de cada elemento do conjunto. Os monumentos pontuam a paisagem da cidade, organizam-na e orientam-na espacial e temporalmente em virtude do contraste que estabelecem com a envolvente. No entanto, nem toda a edificação contrastante ou qualquer lugar que se destaque na paisagem é um monumento. O conceito de monumentalidade é fundamentalmente traduzido pela atribuição de significado.

O recurso a leituras bibliográficas permitiu destacar o conceito de monumento como um objecto edificado de herança à memória colectiva, associado a uma carga de concepções que farão do mesmo símbolo de uma mensagem, um monumento comemorativo. Entende-se assim por monumento como refere Françoise Choay, em *Alegoria do Património*, “o sentido original do termo é do latim *monumentum*, ele próprio derivado de *monere* (advertir, recordar), o que interpela a memória. A natureza afectiva do destino é essencial: não se trata de fazer verificar, de fornecer uma informação neutra, mas de excitar, pela emoção, uma memória viva. Neste primeiro sentido, chamar-se-á monumento a qualquer artefacto edificado por uma comunidade de indivíduos para se recordarem, ou fazer recordar a outras gerações, pessoas, acontecimentos, sacrifícios, ritos ou crenças. A especificidade do monumento prende-se então, precisamente, com o seu modo de acção sobre a memória. Não só ele a trabalha, como também a mobiliza pela mediação da afectividade, de forma a recordar o passado, fazendo-o vibrar à maneira do presente. Mas, esse passado invocado e convocado, (...) não é um passado qualquer: foi localizado e seleccionado para fins vitais, na medida em que pode, directamente, contribuir para manter e preservar a identidade de uma comunidade, étnica ou religiosa, nacional, tribal ou familiar.” (CHOAY, 1982:17)

De acordo com o teórico Alois Riegl, “por monumento, no sentido mais antigo e verdadeiramente original do termo, entende-se uma obra criada pela mão do homem e edificada com o propósito preciso de conservar sempre presente e vivo na consciência das gerações futuras a lembrança de uma acção ou destinação” (RIEGL, 1984: 35).

O mesmo autor salienta também o porquê da atribuição do conceito: “Não é a destinação original que confere a essas obras a significação de monumentos; somos nós, sujeitos modernos, que as atribuímos a eles” (RIEGL, 1984: 43).

Todas as comunidades têm, pois, os seus monumentos que são como âncoras onde se cimenta a memória das pessoas e a linhagem das comunidades, que são indicadoras da sua identidade e da sua classificação. Estes monumentos dão segurança às comunidades, servem-lhe de referência, ajudam a delinear os seus itinerários e incitam a perspectivar o futuro. Tanto assim é, que muitas revoltas mais fundamentalistas, destruíram monumentos porque lhes pareciam consagrar os tempos anteriores e dificultar os novos e diferentes rumos, pretendidos para o futuro.

Estes monumentos são a tradução em termos espaciais de uma ideia, conceito, concepções. Assim, destaca-se que monumentalidade é um conceito de carácter simbólico, que representa e valoriza as



ideias, acções e concepções, actuando ao nível visual e da percepção, tendo assim um forte significado na estruturação do espaço urbano.

Com base no texto 'Nove Pontos Sobre a Monumentalidade', o monumento expressa as mais altas necessidades culturais do homem, traduzindo o sentimento e ideias de força colectiva. No entanto, aponta uma desvalorização da monumentalidade, uma vez que os novos monumentos 'transformaram-se em fachadas vazias', representando o espírito e sentimento colectivo da modernidade. Os edifícios passam a representar a vida social, estabelecendo dialécticas com a sociedade, através de edifícios mais racionalistas e menos simbolistas.

O tema do património está também bastante associado ao tema da monumentalidade, a nível histórico. A compreensão de património esteve sempre ligada ao conceito de monumento, associado a aspectos de monumentalidade, estando apenas em ênfase os bens arquitectónicos e obras de grande valor artístico. Etimologicamente a palavra património remete à antiguidade, tendo a sua raiz o termo em latim *pater*, relativo a pai, pátria. De acordo com Kersten a construção do conceito de património surgiu a partir da união dos termos grego *Kleronomia* – posse e *mnéimon*- objecto, do latim *monumentum* – obra do passado ou edificação comemorativa e do alemão *Denkmal* ( *Denk* – o ato de pensar sobre/ *Mal* – marca) e *Kuturget* – herança de uma civilização. Este procedimento resultou do significado clássico da palavra, definido como a herança que se recebe do passado, e que serve como referência para uma sociedade.

A ideia e o conceito de património histórico e cultural modificaram-se com o passar dos anos. Se antes era baseado na noção de *monumentalidade* e historicidade de determinado bem, à memória e identidade de uma comunidade, a partir da década de 60, com a edição da Carta de Veneza, a noção de património histórico e cultural ampliou o seu espectro.

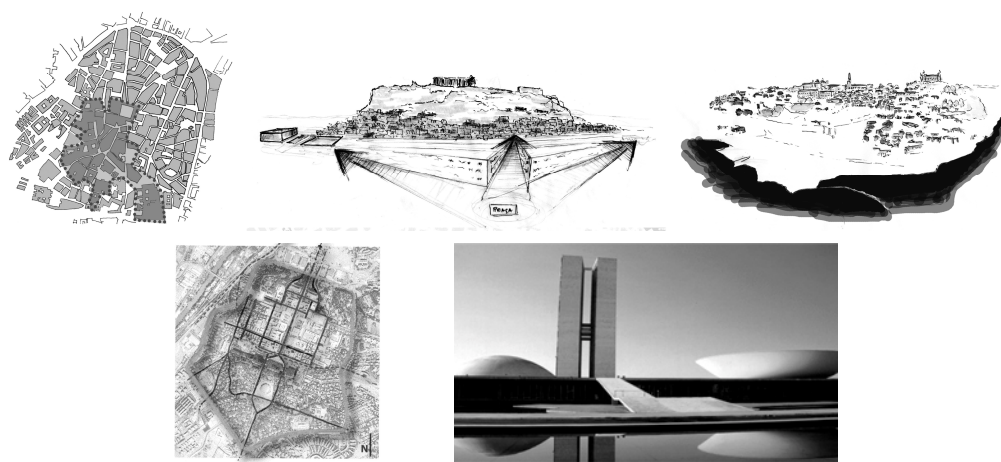
Actualmente o termo património alargou-se a aspectos imateriais (língua, mitos) ultrapassando apenas os bens materiais concretos (obras de arte, edifícios). No entanto, é necessária a definição do tema, sendo que património se configura a partir da noção de pertença e de legado. Daí que, património é tudo o que nos é individualmente ou colectivamente transmitido, e que nos compromete na sua retransmissão. Enquanto o monumento é algo específico, fruto de uma produção cultural, que assim se inclui na lista de elementos do património.

Património é algo que tem qualidade para a vida cultural e física do homem e para a existência e afirmação das diferentes comunidades. Ao termo património associa-se, assim, o adjectivo histórico, sendo o seu valor determinado pelo critério de antiguidade, ou seja a tudo que se referisse a um

tempo longínquo. Assim, a património associa-se um aspecto, o de «património como valor de identidade e de memória» de uma comunidade. O património passou então a fazer parte de um mecanismo de identificação, de reconhecimento e construção de uma identidade.

A monumentalidade na cidade está assim associada a características como a história, o poder, as funções/usos, o simbolismo, a geografia, o poder/política, a escala, a identidade ou a intencionalidade presente nos seus edifícios ou espaços.

Cidades como Salamanca, Atenas, Toledo, Roma ou Brasília são exemplos que traduzem essa representação do seu conjunto monumental relacionado com a cidade.



1. Esquemas explicativos de Salamanca, Atenas, Toledo, Roma e Brasília.

Em Salamanca o seu importante passado histórico tem um estatuto relevante para o crescimento da cidade, exercendo uma forte influencia para a mesma, através da relação traduzida pelos espaços e/ou edifícios. Assim, o conjunto monumental está associado à História da cidade.

Em Atenas destaca-se a dimensão simbólica dos edifícios e /ou espaços. Estes têm um forte sentido de representação, imagem e valorização das ideias/conceitos de uma nação, de uma época. A Toledo associa-se o aspecto geográfico relacionado com o destaque que o conjunto monumental exerce sobre a cidade. A localização é bastante relevante, evidenciando-se pela sua posição num ponto elevado perante o resto da cidade. A cidade de Roma encontra o seu conjunto monumental associado a uma área construída com o propósito de albergar funções específicas da cidade ao longo de vários eixos. O espaço foi assim utilizado como um elemento de divulgação do poder, políticas e ideologias. Brasília ganha a sua área monumental através dos projectos de Óscar Niemeyer, nos quais os edifícios de grandes dimensões definem a área monumental. Esta caracteriza-se pelas proporções dos volumes que destacam os espaços e eixos projectados. Um conjunto monumental com também um forte carácter intencional.

## A CIDADE E A ÁGUA

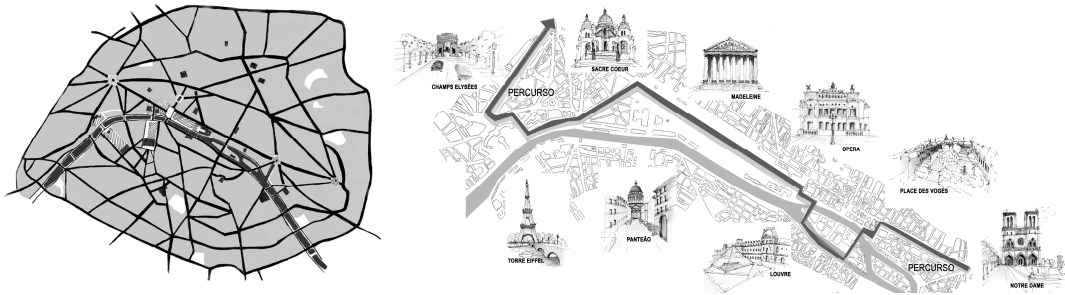
*“(...) O rio está antes e depois da cidade, temporalmente e geograficamente. Corre através da cidade, e isto é a «imagem do tempo da história», a «imagem do tempo da natureza», um tempo em que passado, presente e futuro coexistem. Essa presença constante de um tempo que permanece sempre idêntico a si mesmo, o próprio rio, parece desvanecer a distância entra o antes e o depois da história encarnada nos objectos situados ao longo do rio. (...)”* (GARCIA, 2009: 47)

RIO, “(...) porta, chegada e partida... A despedida, o reencontro. A chegada da mercadoria. O encontro entre culturas. O lugar da saudade. A oportunidade da troca. Este é o lugar ribeirinho, central na vida da cidade portuária, um pilar da sua identidade.” (GARCIA, 2009: 13)

A água sempre fez parte da vida das cidades, sendo muitas vezes, a causa da origem e desenvolvimento da própria urbe. Desde os tempos primórdios da humanidade, o ser humano teve a necessidade de se localizar perto dos rios pois estes eram fonte de alimento e fornecimento de água às populações, de protecção e acessibilidade. É um elemento essencial na vida do Homem, e o desenvolvimento de centros urbanos nas margens do rio deve-se à presença da água, um forte factor de comunicação, uma vez que permitia e facilitava as trocas comerciais e a determinação da permanência das populações neste mesmo local. A cidade, como afirma Spiro Kostof em *The City assembled*, é assim caracterizada em muito pela maneira como os sítios se encontram com a água, definindo a sua forma, bem como a sua identidade. O autor salienta ainda as leituras horizontais e verticais que se originam com o crescimento da cidade, provocadas pelas ruas que surgem paralelamente e perpendicularmente à água.

De acordo com José Lamas existe três elementos que se inter-relacionam ao longo da história tanto da arquitectura, como do urbanismo como a própria cidade - paisagem, arquitectura e água. O mesmo afirma que na composição do território surge uma paisagem humanizada resultante da criação na arquitectura. “Neste território, a água tem um papel incontornável – fonte de vida, de irrigação, de alimento a plantas e animais, benesse da Natureza, mas também ameaça permanente. Por esta razão protagoniza complexos dispositivos de protecção e de defesa dos edifícios. Mas também se constitui como elemento de composição arquitectónica, propiciando momentos de arquitectura através do seu uso e aproveitamento.” (LAMAS, 2009: 13) Assim, a água surge como um dos elementos mais ameaçadores, mas também indispensáveis, despertando um desafio aquando da sua utilização e controlo.

Para Kevin Lynch, o limite é um dos elementos que compõem a cidade, sendo que a água pode muitas vezes funcionar, de forma desacertada, como uma barreira, um obstáculo, mas no entanto pode ser um elemento de ligação. O que acontece muitas vezes em cidades com 2 margens (Paris, Bruges ou Bilbao, casos de estudo). “Muitos limites são mais uma costura de união do que propriamente uma barreira isoladora (LYNCH, 1960/1989: 77) ”. Muitas vezes as barreiras físicas, como rodo-ferroviárias, infraestruturas ou vazios urbanos funcionam como limites de cidade.

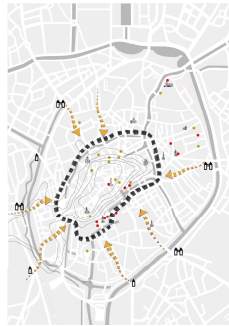


1. Paris

Paris desenvolveu-se junto das margens do rio Sena, surgindo na Antiguidade na Île de la Cite, onde foram construídas as primeiras fortificações, pela sua posição estratégica. O crescimento ao longo dos séculos deu-se nas duas margens, tendo assim este, uma importância na configuração histórica e geográfica do espaço urbano.

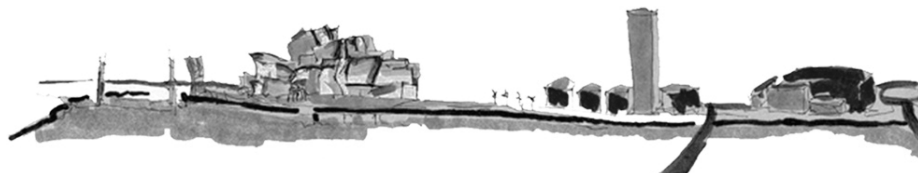
A cidade é considerada como monumental pelos monumentos que possui, um conjunto que comemora algo constituído por elementos edificados, património histórico associados a grandes vias, também elas de carácter monumental.

Este conjunto desenvolve-se a partir das margens do rio, num eixo horizontal. Também ele se caracteriza pela sua identidade e história, representativo do poder de um Império e pela importância patrimonial e cultural que representa. O conjunto encontra-se associado através de grandes linhas também elas, monumentais, les grands boulevards, les promenades de Paris, como os Champs Elyssés, eixos que ligam os elementos importantes na cidade.



## 2. Bruges

O caso de Bruges, uma pequena cidade belga medieval, está fortemente associado pela relação que estabelece com os canais (água), estando o seu conjunto monumental bastante definido e associado a estes elementos físicos. A sua definição do conjunto monumental é feita em primeiro plano de acordo com o canal mais próximo do centro. Este primeiro canal envolve uma área na qual se localizam a maior parte e os mais importantes monumentos da vila. Estes monumentos encontram-se articulados ora com um canal, ora com uma via importante. Assim, todo o conjunto monumental abarca uma área onde existem correlacionados elementos monumentais, canais e vias. Elementos estes que suportam praças e edifícios. Uma vila na qual o seu conjunto monumental conjuga características históricas, de simbolismo, herança, identidade e singularidade.



## 3. Bilbao

Bilbao, foi outro caso de estudo, o qual se distingue dos restantes pelo seu conjunto monumental recente, resultante da constante cidade em transformação e revitalização urbana. É uma cidade que deve a sua razão de ser pela sua localização no estuário do Golfo de Bizkaia. A cidade é composta pela parte velha, situada na margem direita do rio, e pela parte moderna, recente, de finais do século

XIX. Bilbao destaca-se por ser uma “cidade de referência em termos da existência de uma identidade forte na Península embora agregada a Espanha, sendo Bilbao uma cidade de negociação entre passado, modernidade (...)” (POUPINHA, ESPANHA, 1877) Bilbao reencontra a sua relação com o rio aquando das transformações libertando-se dos velhos parques industriais. “Territorialmente, o rio é um vazio com um extraordinário valor espacial que historicamente assumiu a imagem simbólica e iconográfica de Bilbao, tendo sido entendido e representado um bocado distorcido, num âmbito geográfico muito amplo vinculado ao curso do seu rio até à confluência com o mar. (...) o rio, este espaço, a via mais importante que uniu a cidade com o resto do mundo, é o cenário onde melhor se expressa a identidade moderna de Bilbao, que como tantas outras cidades situadas à frente do painel de água, encontra-se a si mesma quando se vê no rio. É, em definitivo, um relato e relação de preexistências, permanências, mutilações e desaparecimentos. Melancolia e utopia; recordação e reivindicação; paisagem e homenagem (URIARTE, 2005: 5-7) O seu conjunto monumental associa-se assim à intencionalidade dos seus planos, nos quais foi utilizada uma estratégia na construção de um espaço/ área/ conjunto urbano com um conceito pré-definido de monumentalidade. É assim valorizado e articulado em relação ao espaço público e aos próprios elementos implementados que conferem em si uma grandiosidade, temática e materialidade, ou seja um carácter monumental.

*“A água do rio representa um grande recurso, particularmente no que se refere à valorização da identidade de um local, mas também pode constituir uma oportunidade preciosa para o desenvolvimento urbano, em relação a diversos aspectos da vida da cidade.”( BRUTTOMESEO, :4)*

O estudo da relação entre a cidade e a sua frente de água deve ser entendido como uma análise de acontecimentos ao longo do tempo, tendo por isso um carácter histórico na reflexão da importância das frentes de água para o meio urbano.

A ‘redescoberta’ do valor paisagístico e ambiental das frentes ribeirinhas, associada à possibilidade da aproximação da população à “água”, tem-se transformado num novo modelo de urbanização contemporânea. Neste sentido, muitas têm sido as cidades que nos últimos anos têm desenvolvido estratégias de ordenamento territorial nestes espaços.

*“A reabilitação ribeirinha atrai progressivamente a população, surgindo novas actividades. Através deste processo é possível satisfazer os desafios de reestruturação económica e ambiental, melhorar a qualidade da água, gerindo as ameaças colocadas pela poluição da água, implementar novas estratégias de ordenamento, melhorar a extensão do acesso público à área ribeirinha e encorajar a participação pública no processo de gestão destas áreas.”( ESTEVENS,...:5)*

Existem assim aspectos que devem estar presentes e que se devem ter em conta aquando das reabilitações ribeirinhas, são eles a oferta de grande diversidade de usos, a forte procura do público de margens livres e acessíveis, o afastamento das infra-estruturas viárias e substituição por usos pedonais, a recuperação de margens de pequenos cursos de água e canais, a recuperação de património cultural e histórico, a criação de espaços públicos de carácter comercial, sítios de exposições e eventos culturais e instalação de elementos artísticos, bem como a oportunidade para realização de festivais e outros acontecimentos artísticos.

### **RELAÇÃO LISBOA- RIO TEJO**

*“Lisboa habitou-se, desde cedo, a olhar de preferência para ocidente. Do mar tinham vindo os primeiros navegadores que se deixaram seduzir pela ‘enseada amena’. E o mesmo oceano constitui o pólo de atracção invencível, único elo que podia levar aos mundos estranhos que se adivinhavam no longe. Em contrapartida, oriente era, no caso a segurança de uma terra firme, a solidez de uma lavoura e de uma pastorícia que rendiam o sustento sem surpresas de maior quilate. Para um lado, a ambição e o sonho das riquezas do poente. Para outro, a fixação e o desbravamento das amenidades do nascente.”* (SOTTOMAYOR, 1993: 87)

A cidade de Lisboa nasceu do rio Tejo e a sua história relaciona-se em muito com a sua localização geográfica. Lisboa sempre dependeu da sua margem para consolidar o seu desenvolvimento/ crescimento. É desde há muitos séculos uma ‘cidade de água’ que cresceu com uma forte ligação ao rio marcada pela encruzilhada das rotas entre mar e terra, estimulada pelos Descobrimentos. Um sentimento de descoberta sempre presente que levou a que a cidade se expandisse assim sobre o rio por meio de um solo acrescentado pelo homem, os aterros construídos nos anos de 1500. Estas ligações foram surgindo e intensificando-se ao longo de várias fases da cidade, como “ (...) na Cidade Mourisca, com o povoamento de Alfama e Mouraria e o aproveitamento agrícola dos terrenos vizinhos; na Cidade Romana, espraiando-se pelo vale; na Cidade dos Descobrimentos, com a descida do Paço Real e sua ligação às infra-estruturas portuárias e comerciais; na Cidade de Pombal, com do comércio e da Baixa.” (BRANDÃO, 1996)

Esta relação de Lisboa e o Rio foi assim, sempre marcada por uma forte intimidade e abertura, resultado da extensão da sua malha urbana até ao limite da água. Como afirma José Manuel Fernandes em Lisboa, Arquitectura & Património, “Lisboa nasceu como uma cidade naturalmente em

diálogo. Diálogo consigo própria, entre as partes que a constituem (do miradouro para as ruas e telhados lá em baixo, (...)); diálogo com o rio que a envolve e areja, e dantes penetrava e marginava com areias. Era até ao século XIX uma sequência linear quase orgânica e espontânea de praias e cais, (...) ruas abruptas descendo para a água, palácios e largos ribeirinhos, desde Chelas ao Campo das Cebolas, desde Belém ao Cais Sodré...”. Uma relação intensificada assim pelas edificações que cresciam junto aos cais, ou ao contrário, pelas penetrações do rio na malha urbana.

Tem havido várias evoluções na população ao longo da história do Estuário do Tejo e da zona ribeirinha de Lisboa, mas o rio fez sempre parte das suas etapas. A vida ribeirinha do início do século XIX estava representada no Cais do Sodré e na Praça do Comercio, onde podíamos encontrar figuras características, tais como o ardina, o vendedor de bebidas ou o vendedor de carvão. Mas esta parte da cidade, junto ao rio está em constante mudança, desde sempre até aos dias de hoje. Por exemplo, no tempo das conquistas Lisboa era usada na defesa, nesse tempo o rio era decisivo.

Com o crescimento da cidade e consequente desenvolvimento a nível marítimo, foi necessária a criação de um porto comercial com armazéns associados, centrais de energia e cais para grandes barcos. Este crescimento durante os anos oitocentos esteve associado também a um forte aumento demográfico o que obrigou à rápida e vasta construção de habitações, consequência das primeiras indústrias e da primeira linha de comboio que atraía as pessoas em busca de melhor qualidade de vida. No entanto, o desenvolvimento dos aterros e as próprias actividades portuárias, bem como a construção da linha de caminho de ferro, provocaram uma súbita ‘ruptura’ da relação da cidade e população com o rio.

Em suma, a cidade é um conjunto de partes que, estando ou não continuas entre si, estabelecem relação a vários níveis. No caso de Lisboa e da sua frente de Rio observa-se uma forte descontinuidade, imposta pelas fortes infra-estruturas rodoviárias e ferroviárias presentes na área. No entanto, as características geográficas e morfológicas de Lisboa, com as suas colinas, permitem o contacto visual e paisagístico, tal como uma vivência/relação diferente entre a cidade e o rio Tejo, da que se percepção na frente ribeirinha.

A cidade desenvolveu assim uma ‘geometria moldada’ que envolvia os relevos e se articulava com as margens e espaços ribeirinhos num sentido linear, através da criação de ligações físicas capazes de impor essa mesma articulação entre a malha urbana e a frente de água.



Lisboa dispõe assim em toda a sua frente ribeirinha de inúmeros factos urbanos que pela sua importância histórica, cultural e urbana, constituem referência para o estabelecimento das ligações entre a cidade e a sua linha de costa.

#### RELAÇÃO BELÉM- RIO TEJO

*“Foi do ancoradouro da praia do Restelo, o mais antigo, seguro e abrigado, que partiu Vasco da Gama para a primeira viagem marítima para a Índia em 1497, e partiu Pedro Alvares Cabral em 1500, descobrindo o Brasil.”* (Garcia, 2009: 13)

A zona ribeirinha de Belém desde muito cedo se relacionou com a expansão do território português. Belém é assim considerada no contexto da cidade de Lisboa como uma área monumental, pela ligação que tem com a História da cidade e do país através do seu vínculo com os Descobrimentos. Esta tornou-se uma área com valores patrimoniais, culturais e turísticos bastante vinculados. Esses valores foram demarcados com a implantação da Primeira República e a propaganda do Estado para os feitos históricos dos portugueses, como os descobrimentos, aquando da Exposição do Mundo Português de 1940. Esta exposição recaiu sobre a margem do rio Tejo, palco da partida dos heróis portugueses na época dos descobrimentos.



4. Ilustração da Exposição Mundo Português, 1940.

Um acontecimento político-cultural do Estado Novo baseado na comemoração do duplo centenário da independência (1140) e da restauração (1640). Toda a zona ocidental, antes ponto de localização de grandes depósitos de carvão, para servir a central eléctrica, foi renovada, tornando Alcântara e Belém como pólos de desenvolvimento industrial da cidade. Em frente ao Mosteiro dos Jerónimos foi construída a Praça do Império e vários pavilhões, bem como monumentos aos Descobrimentos,

incutindo um novo conceito de frente de água, agora visto como um local de possibilidades de harmonia entre a cidade e a natureza, um local de espaços públicos e reconversões urbanas. Podendo dissimular-se assim, o conflito de espaços públicos e infra-estruturas e criando o espaço uma unidade monumental em si mesmo. No entanto, o rápido desaparecimento dos pavilhões construídos para a exposição quebrou as relações criadas entre esses mesmos espaços.

A renovação urbana resultante da Exposição do Mundo Português dos anos 40, provocou grandes alterações na zona, permanecendo ainda algumas edificações que acentuam o carácter monumental, de poder e histórico, bem como a proximidade da frente ribeirinha pela abundância de espaços públicos. A frente ribeirinha conjuga assim uma imagem da fachada da cidade construída através de edifícios importantes e até monumentos com as zonas de estaleiro e industriais.

A relação de Belém com o rio Tejo estabelece uma marca, não só geográfica, mas sobretudo histórica e cultural que tem influenciado tanto os modos de vida como o urbanismo de Lisboa. É importante ter em conta que essa marca é hoje em dia um património e um importante recurso para o restabelecer da identidade ribeirinha, bem como das novas formas de coexistência da cidade com o rio. É assim importante estabelecer a relação terra e mar, procurando que cada um destes elementos encontre no outro a complementaridade.

*O estuário do Tejo, na sua escala imponente, configura-se como o Grande Vazio, onde, pela sua própria natureza, estão ausentes as pessoas e a vida urbana, ou então ausentou-se, ele, da vida da cidade. E, ao mesmo tempo, caracteriza a cidade de Lisboa de uma forma única, a sua vacuidade a tornar significativo o cheio, numa relação singular de complementaridade. (Sisti, 2007)*

Pode-se assim distinguir duas ou mais facetas de Belém: uma que foi litoral, ribeirinha, da Rua Direita dos eléctricos e das travessas direccionadas aos antigos areais, e dos palacetes ilustres, das residências de verão, uma outra, mais elevada que olha o rio de frente e outra ainda moderna, plana, acrescentada ao rio, mas cortada pelo comboio pela marginal, com um somatório de espaços verdes, monumentos, cais, armazéns e estações fluviais.

Actualmente, as vivências urbanas em Belém encontram-se ‘ausentes’ da relação que outrora tivera com o rio, sendo necessário incutir o conceito do próprio rio como um espaço público, fisicamente acessível. Tornando assim as vivências urbanas (cidade) alargadas à própria água, como esta também alargada à cidade. Assim, dilui-se o conceito de ‘a terra acaba onde a água começa’, procurando uma continuidade dos elementos próprios da natureza (terra e água), ocultando fortes limites físicos e visuais.

Esta 'ausente' relação deveu-se em muito à construção do aterro e sucessiva linha de caminho de ferro que 'barrou' o acesso da população à sua frente de rio, sendo esta a principal barreira a essa mesma relação. Como afirma Júlio Castilho, se fossem tomadas outras soluções durante a obra de aterro, actualmente não seria necessário o atravessamento da desagradável linha de caminho de ferro e marginal para se poder usufruir da margem ribeirinha. Tanto a marginal como a linha de caminho de ferros vieram seccionar este conjunto, entre o lado de cá (as casas) e o lado de lá ( as praias).

Em termos arquitectónicos, é o CCB um ponto bastante importante, uma vez que transmite uma arquitectura de espaço aberto, com pátios, travessias, terraços e praças e que está em constante diálogo com o rio.



5. Panorâmica da Frente Ribeirinha, vista da margem sul.

## **DESENVOLVIMENTO**

### **BELÉM – CONTEXTUALIZAÇÃO E CARACTERÍSTICAS MONUMENTAIS**

#### **CONTEXTO**

A AML é constituída por 18 municípios e, de acordo com os Censos de 2001, tem uma população residente de 2.682.687 habitantes, cerca de 27,18% da população do Continente (INE, 2001). Tem uma área de costa com importantes características naturais, culturais e paisagísticas. Dos municípios que constituem a AML, 16 têm frentes de água, 6 com frentes costeiras e 10 com os estuários dos rios Tejo ou Sado. Daqui se pode depreender a importância que a “água” adquire nas políticas municipais e metropolitanas.

Lisboa é constituída por 53 freguesias numa área de 84,6 km<sup>2</sup>. De acordo com dados do INE, 2003, a população em 2001 era de 564.657 habitantes, estimando-se um decréscimo até actualmente.

*“A diminuição da população teve início com o processo de suburbanização, que a crescente terciarização da cidade veio reforçar, remetendo para as periferias a sua função residencial. As estatísticas apontam para um acentuar dos níveis de envelhecimento demográfico nos bairros mais centrais da cidade. Por outro lado, assiste-se a um aumento populacional nos concelhos periféricos na sequência do desenvolvimento do sistema de transportes e de redes viárias. (...) O elevado crescimento urbano, a par da ausência ou da fraca qualidade de planeamento, deu origem a uma paisagem urbana desequilibrada e desqualificada no que se refere à qualidade de vida urbana, à degradação de recursos e dos processos naturais e paisagísticos.” (Estevens,...:6-7)*

A área de intervenção localiza-se na parte ocidental da cidade, delimitada pelas ribeiras de Algés e de Alcântara. A zona abrange assim, a freguesia de Santa Maria de Belém, com 9.756 residentes numa área de 3,37 km<sup>2</sup>, de acordo com dados do INE, 2003. Caracteriza-se por ser uma área essencialmente cultural / turística, assumindo no entanto todas as actividades.



6. Localização da área de intervenção no contexto da AML.

A área de Belém tem em si expressa o sentimento aos Descobrimentos, estando desde cedo associada aos mesmos, aquando da subida ao trono de D. Manuel I, em 1495. A proximidade ao rio, foi o aspecto determinante para o desenvolvimento de actividades ribeirinhas e consequentemente o desenvolvimento de uma pequena aldeia, a do Restelo. E daí, a permanência dos marinheiros que aí se instalavam, em vez de seguirem até Lisboa. Com a construção de uma igreja e mosteiro, D. Manuel invoca ao novo templo Santa Maria de Belém, de forma a aludir à adoração do menino pelos reis magos, marcando o carácter régio da edificação. Também o Rei mandou construir sobre o rio, a Torre de Belém, formando um conjunto manuelino Torre de Belém/Mosteiro dos Jerónimos.



7. Panorâmica / Mosteiro dos Jerónimos / Zona Ribeirinha, arquivo fotográfico

*“Belém tem por origem uma povoação ribeirinha, implementada em torno do ancoradouro que serviu de partida para as expedições marítimas de século XV. A vocação monumental da zona de Belém começa logo no começo do século XVI com a construção dos Jerónimos e da Torre de Belém, ambos ligados aos Descobrimentos.” (BRANDÃO, 1996)*

Belém só a partir do século XVIII apresenta características urbanas, sendo que anteriormente as relações com a restante cidade eram bastante delicadas, uma vez que Belém, como já referido era até aí, uma zona de pescadores e comerciantes ligados ao mar.

Com o terramoto de 1755, tanto Belém como Ajuda, foram das zonas de Lisboa menos lesadas, o que fez com que muitas pessoas se refugassem na zona e se instalassem nos vários edifícios ali

abandonados ou em barracas construídas em terrenos baldios. O próprio rei D. José e a corte fixaram-se numa das barracas situadas numa das quintas régias, próximo do local onde mais tarde se ergueu o Palácio da Ajuda. Com a permanência régia e militar na zona, com a instalação dos quartéis do regimento de infantaria, começa-se uma preocupação de centralizar a vida da cidade na zona marginal directamente relacionada com o Rio. Com o incêndio, a 1794, da real barraca real, a família real abandona o local, mas inicia-se a construção do Palácio da Ajuda, nunca acabado devido à falta de verbas para tal.

No século XVIII, assiste-se ao crescimento de áreas fabris na zona de Pedrouços e Bom Sucesso. Foi a partir da instituição formal da freguesia de Santa Maria de Belém que se verificam variados melhoramentos nas artérias da zona e passando então esta a viver um quotidiano com ambiente citadino. O desenvolvimento industrial da nova freguesia acentuou-se ao longo da segunda metade de oitocentos.

Em 1870, iniciam-se projectos de arranjos na zona, adquirindo-se por meio de um aterro, terreno ao mar, alinhando as margens. Estes distanciaram a pequena unidade urbana existente do rio, acentuada pelas vias de comunicação ali construídas. No entanto, não destruíram a unidade interna da zona.

A renovação social em Belém viveu-se em plena época de revolução industrial, originando os primeiros bairros proletários, e consequente fixação dos operários. Com a revolução e a zona industrial em crescimento dão-se em Belém vários desenvolvimentos urbanos, como a construção do aterro que vinha de Alcântara até à torre de São Vicente de Belém, a abertura de diversas docas ou a inauguração da linha-férrea para Cascais, que inicialmente apenas partia de Pedrouços. A construção da linha de caminho de ferro e o aumento do tráfego marítimo, proporcionou idealizar Lisboa como um 'porto da Europa', criando na zona um forte pólo de desenvolvimento da cidade. Assim, foi necessário aterrar a zona ribeirinha desde Alcântara a Algés, de modo a viabilizar a construção da linha férrea e das condições a nível portuário. É assim visível a separação da frente ribeirinha como consequência da industrialização e convertendo Lisboa de costas viradas para o Rio.

No século XX, dá-se um crescimento populacional, bem como a nível urbano, implementando-se novos meios de comunicação viária, o eléctrico, que permitia assim conectar a área ao resto da cidade.

As memórias históricas das várias épocas perduram no tecido urbano e nos vestígios do conjunto edificado. A própria toponímia funciona como uma memória histórica, pelos largos e ruas existentes.

A Rua de Belém é um elemento a destacar, pelo valor característico e estrutural na zona em concordância com o conjunto edificado. Estas marcas históricas assumem assim, um testemunho de referência e memória simbólica da zona.

A nível de entidades com jurisdição sobre a zona destacam-se a CML, IPPAR e SRU Ocidental, de importante impacto, bem como os planos a aplicar. A CML, por exemplo guia-se pelo PDM, que em conjunto com o Ministério da Economia e Inovação e Cultura criou o ‘Plano da Belém reDescoberta’.

## CARACTERIZAÇÃO

### CONJUNTO MONUMENTAL

Belém caracteriza-se pelo seu importante conjunto monumental na área ribeirinha. Assim, a área enquadrada pelo Parque de Monsanto e pelo rio Tejo possui a maior concentração de equipamentos culturais e museológicos da cidade de Lisboa. Evidenciam-se a Torre de Belém e o Mosteiro dos Jerónimos – Patrimónios da Humanidade, o Palácio Nacional da Ajuda, o Jardim Botânico, o Centro Cultural de Belém e a Cordoaria Nacional. A nível de museus, a zona de Belém encontra-se bastante diversificado, uma vez que a temática é variada, considerada no âmbito da cidade de Lisboa como um ‘pólo museológico’. Contempla assim um importante circuito de museus, dos quais se destacam o Museu dos Coches, o Museu da Electricidade, o Planetário, o Museu de Arte Popular, o Museu Nacional de Etnologia, o Museu da Marinha, o Museu Nacional de Arqueologia e o Museu da Presidência da República.



8. Panorâmica da frente ribeirinha, vista do Cristo Rei. Localização do conjunto monumental.

A Torre de Belém, o Centro Cultural de Belém, o Mosteiro dos Jerónimos e o Padrão dos Descobrimentos, associados às duas Praças do Império e Afonso de Albuquerque, constituem referências importantes na cidade e na sua frente ribeirinha, tanto pela sua natureza histórica e cultural como pela sua presença urbana.

O Padrão dos Descobrimentos e a Torre de Belém são monumentos que conferem uma forte valor de identidade tanto local como nacional. Juntamente com o Mosteiro dos Jerónimos formam um triângulo histórico dos Descobrimentos.

O Mosteiro dos Jerónimos foi edificado como um testemunho monumental da riqueza dos Descobrimentos nacionais. É um elemento de referência tanto local como nacional, adquirindo uma forte carga simbólica. A exposição do Mundo Português foi um ponto a favor para reforçar a monumentalidade do conjunto edificado, através da Praça do Império, que veio fortalecer e assegurar o estatuto simbólico do edifício. A praça foi construída no local onde antigamente era a zona de praia, “a Praia do Restelo” e segue um traçado segundo os jardins greco-romanos. Esta assume-se como uma grande praça aberta ao rio, estando toda a sua estrutura formal assente num eixo simétrico. Funciona assim, em Belém como um enquadramento da monumentalidade, através da sua formalidade, rigidez e simetria.

A Praça Afonso de Albuquerque é também um espaço característico da zona. Surgiu do prolongamento para o rio do Palácio de Belém e teve diversas funções. Primeiramente como espaço de acesso ao Cais Real, depois utilizado como um hipódromo. Mais tarde como espaço de mercado (mercado de Belém) e no início do séc. XX foi mandado construir a estátua central de Afonso de Albuquerque, bem como o seu ajardinamento. Começava a ganhar importância, mas esse feito deu-se 40 anos mais tarde, com a Exposição Mundo Português. A praça foi reestruturada e novamente ajardinada e assim permanece até aos dias de hoje.

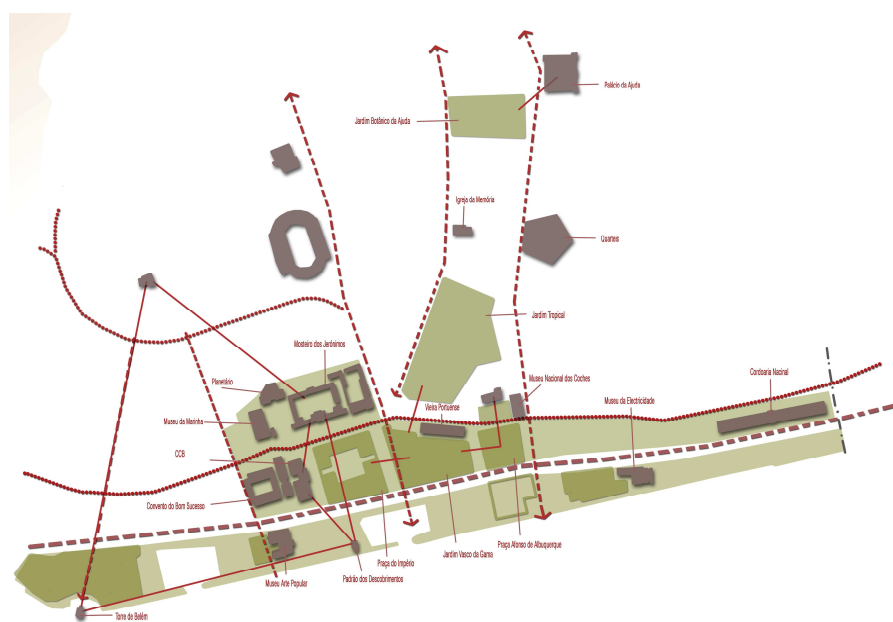
O Padrão dos Descobrimentos tem implícita uma monumentalidade tanto pelo simbolismo que representa como pela posição que ocupa na área. Encontra-se bastante ligado ao rio, tendo a forma de uma caravela estilizada e nos lados estátuas de heróis portugueses ligados aos Descobrimentos.

A Torre de Belém é um dos monumentos mais expressivos da cidade de Lisboa. Localiza-se na margem direita do rio Tejo, onde existiu outrora a praia de Belém. Inicialmente cercada pelas águas em todo o seu perímetro, progressivamente foi envolvida pela praia, até se incorporar hoje à terra firme. A Torre de Belém demarca uma modificação na linha de continuidade da zona ribeirinha, marcando a transição de Belém para Algés. O monumento se destaca pelo nacionalismo implícito, e está classificado como Monumento Nacional por Decreto de 10 de Janeiro de 1907, é considerada como Património Mundial pela UNESCO desde 1983.

Quase como uma conclusão de um ciclo de construções de edifícios marcantes na imagem da zona, está o Centro Cultural de Belém, projectado por Vittorio Gregotti e Manuel Salgado e inserido no



Plano de Salvaguarda e Valorização de Ajuda- Belém. Um edifício que procurou dar respostas às exigências da Presidência de Portugal no Conselho das Comunidades Europeias, das Comemorações dos Descobrimentos e de Lisboa como capital Europeia da Cultura. Toda a sua construção esteve muito envolta numa polémica, quer pela localização, quer pela estética, quer pelos custos, no entanto, depois de finalizada, a existência deste edifício provocou profundas alterações na vivência do espaço. Uma ida ao CCB, quer pela oferta cultural, quer pelo simples facto do bem-estar que proporciona, tornou-se um hábito para os habitantes da cidade, oferecendo como já foi referido uma relação, um diálogo distinto das outras áreas com o rio.



9. Localização e relações de espaços verdes e monumentos.

A nível de museus, destaca-se o Museu da Electricidade, antiga Central Tejo, pelo seu valor histórico e monumental. Em 1909, com o crescimento da procura de electricidade surge a Central Eléctrica na zona ribeirinha, uma localização privilegiada pela proximidade às margens do rio Tejo, utilizando os meios portuários para acostagem dos navios e descarga do carvão, bem como a água necessária para a refrigeração dos contentores. Situada a meio caminho entre o Palácio Real e a Cordoaria da Junqueira, estava implantada uma área recém- conquistada ao Tejo, limitada a norte pela via férrea e a sul pelo rio, próximo do industrioso bairro de Alcântara e inserido no núcleo fabril de Belém/ Bom Sucesso. Com a necessidade de alargamento da distribuição da energia, também as instalações necessitaram de se expandir, sendo em 1935, construída uma subestação elevadora de alta tensão, distinguindo-se assim duas fases de expansão da Central. Em 1976, dá-se a desactivação da mesma, iniciando-se a proposta de criação do Museu Nacional da Electricidade. Em 1990 é inaugurado o

Museu como unidade patrimonial e cultural de Lisboa. Com a renovação do mesmo conjunto cultural, o edifício surge num novo conceito de musealização, sendo o edifício o próprio objecto de exposição, bem como os equipamentos que faziam parte da instalação primitiva da unidade de produção. Assim, este torna-se um espaço bastante rígido, com dificuldades de reutilização para outras funcionalidades, uma vez que todo o equipamento é bastante sólido, passando o método de construção do edifício pela colocação da estrutura de ferro em primeiro lugar, depois a colocação das máquinas e só então a construção das paredes.

O Museu dos Coches Reaes foi criado por iniciativa da Rainha D. Amélia de Orléans e Bragança, mulher do Rei D. Carlos I, e foi inaugurado no dia 23 de Março de 1905, no Picadeiro Real de Belém, que deixara de ser utilizado e, onde há época, já era local de armazenamento de algumas das principais viaturas da corte. Aí estavam expostos os carros nobres da Casa Real Portuguesa e respectivos acessórios, património que se encontrava disperso por vários depósitos e cocheiras dos palácios reais. Inicialmente faziam parte 29 viaturas, fardamentos de gala, areios de tiro e acessórios da cavalaria, com a Implantação da República, em 1910, o museu passa a denominar-se Museu Nacional dos Coches e a seu espólio é enriquecido. Actualmente possui a mais importante e completa colecção de veículos do século XVII, XVIII e XIX, únicas tanto a nível nacional como mundial.

A Cordoaria Nacional, localizado já na zona da Junqueira é um ponto limite da área, que serve de charneira entre as duas zonas da cidade, separando uma zona da cidade em crescimento (Alcântara) e uma zona histórica/ cultural com um crescimento urbano consolidado (Belém). O edifício da antiga Cordoaria Nacional, construção com importante presença histórica e culturais relacionadas com a tradição marítima, em tempos foi cortado das áreas com contacto com o rio, devido à construção da linha de caminho de ferro. Tanto Belém como Junqueira são áreas em que o contacto com o rio está praticamente livre de actividades.

Belém tem também a nível urbano, um forte conjunto de valor histórico e de relação com a frente ribeirinha, "... a seiscentista Rua Vieira Portuense" (BRANDÃO, 1996). Assim, destacam-se os dois quarteirões da mesma rua, que outrora tiveram a sua frente para a praia, até à construção do aterro. Estes caracterizam-se por uma simplicidade arquitectónica, bem como pela sua importância histórica e formal, transmitindo a antiga relação arquitectónica da cidade e o rio. A Rua de Belém destaca-se também a nível urbano pela sua definição de um espaço confinado entre dois planos de fachada com um desenvolvimento linear, estabelecendo a ligação entre duas praças, Afonso Albuquerque e Praça do Império.

## ESTRUTURA FUNCIONAL



10. Esquema de usos.

A área de Belém caracteriza-se por uma diversidade funcional, assumindo praticamente todas as actividades. Um conjunto diversificado, somatório de longos anos de evolução, nos quais o transporte marítimo assumiu forte importância. No entanto, no contexto da cidade de Lisboa, esta assume-se tendencialmente turística, devido ao seu valor e concentração monumental. Associados estão infra-estruturas que apoiam ao nível cultural e comercial toda a área. Destaca-se também a forte presença da actividade náutica de recreio (Docas do Bom Sucesso e Belém), bem como a Estação Fluvial, que acentuam a ligação que o rio toma com a frente construída.

A área tem também um forte carácter habitacional, destacando-se bairros históricos e o envolvente bairro do Restelo.

## ESTRUTURA VERDE



11. Esquema da estrutura verde.

A presença de espaços verdes na área é vasta, destacando-se o Jardim Vasco da Gama, o Jardim da Torre de Belém, o Jardim Tropical, os Jardins do Palácio de Belém, a Praça do Império e a Praça Afonso de Albuquerque. Associado à área de Belém está o Jardim Botânico da Ajuda, que ocupa na área uma forte presença e importância. O Jardim Vasco da Gama foi construído nos anos 80 do século XX nas proximidades de um dos mais antigos conjuntos urbanos da zona de Belém de concepção medieval, a Rua Vieira Portuense, em homenagem ao pintor do mesmo nome. Situado em frente ao Quarteirão Vieira Portuense, faz o enquadramento do mesmo e o apoia as actividades comerciais e de restauração existentes. É constituído por um grande relvado central, rodeado por uma orla de árvores e arbustos que lhe conferem enquadramento e protecção das vias de tráfego, nomeadamente da Avenida da Índia. É um espaço lúdico na área, com bastante utilização do público.

O Jardim Tropical, localizado na zona monumental de Belém, junto ao Mosteiro dos Jerónimos é outro espaço verde de relevância na zona, sendo criado no início do século XX pelo Rei D. Carlos I como centro de investigação do Instituto das Ciências Tropicais, estando mais dedicado às árvores do que às plantas. Ocupa uma área de cerca de 7 hectares e actualmente os objectivos do Jardim Botânico Tropical, designação recentemente atribuída, perspectivam-se em três vertentes: a de "montra" das actividades do IICT, a de "palco" de exposições e outros eventos capazes de atrair o público e de aumentar a sua visibilidade e a de "pólo científico".

#### **SISTEMA VIÁRIO**

A nível do sistema viário, Belém encontra-se abrangida pelas redes de comboio, autocarro e eléctrico. Redes essas que fazem a interligação da zona com os principais espaços culturais da cidade. Belém tem uma localização privilegiada, com eixos fundamentais de atravessamento e ligação com o exterior – a Rua da Junqueira, Calçada da Ajuda e Calçada do Galvão. É uma zona com grande afluência de turistas, mas também um importante ponto de passagens/ deslocações diárias da população de Lisboa. O transporte público tanto rodoviário como ferroviário assume uma importante posição na zona, pela multiplicidade de oferta como pela facilidade que proporcionam na ligação entre os vários pontos da cidade e também AML.

A construção da linha férrea paralela ao rio foi a primeira marcação física de separação entre a cidade e o rio, no entanto, já se sentia um grande afastamento devido à alteração do papel do porto, ou seja, a zona portuária já tinha alguma autonomia em relação à cidade. Toda a frente ribeirinha foi

ocupada com por actividades que dependiam das acessibilidades criadas pelo porto, pelo caminho-de-ferro ou pela disponibilidade de terrenos que tinham surgido com os novos aterros, de 1911.

A linha de caminho de ferro, juntamente com as Avenidas da Índia e de Brasília, definem-se assim como uma via barreira, pelo seu traçado, dimensão e volume de tráfego, que dificultam a sua transposição, tanto a nível de veículos, como pedonalmente.

Sendo que na área existem 3 ligações pedonais, inacessíveis a pessoas com mobilidade reduzida. A passagem aérea perto da Torre de Belém e uma outra nas Estações de Caminhos de Ferro e Fluvial de Belém. A passagem subterrânea é feita junto da Praça do Império, ligando-a ao Padrão dos Descobrimentos/ Rio.

A zona de Belém divide-se assim, em 2 zonas/partes - a norte da e a sul da linha de comboio. A linha de comboio é um eixo de quebra do simbolismo e vivência que os edifícios/ espaços tinham antigamente com a água, quando o limite dos edifícios marcava a própria linha de frente ribeirinha. A zona sul da linha está organizada em espaços abertos e edifícios de forma sucessiva e lógica. Espaços esses que estão a enquadrar e alinhar os monumentos.

É sem dúvida uma área que possui fortes condições para o desenvolvimento de actividades de turismo, desporto e lazer, sendo o estuário do Tejo a causa «natural» da existência da cidade, que constitui a base para uma série de actividades em que sucessivas gerações de lisboetas se envolveram.

## **MODELO DE ORDENAMENTO E DETALHE**

Todo o material e informação recolhidos e apresentados ao longo deste relatório/ trabalho serviram de suporte ao desenho urbano da proposta para a área. Esta mesma encontra-se assim localizada em Belém, delimitada pela Torre de Belém, e a Cordoaria Nacional, a Norte pelo Mosteiro dos Jerónimos e quarteiros contíguos à Rua de Belém e a Sul pelo Rio Tejo.



12. Planta de proposta de intervenção.

### **CONCEITO**

O projecto apresentado tem como conceito 'o reencontro com o Rio', a conquista e o voltar da ligação e vivência do povo com o Rio Tejo, dinamizando o centro histórico da cidade e fazendo-o comunicar com a sua área envolvente e restante cidade, valorizando-lhe a monumentalidade. Assim, procura-se a criação de novos espaços ribeirinhos de modo a devolver a relação que antigamente existia entre edifícios e Rio, como é o caso do Mosteiro dos Jerónimos e o quarteirão Vieira Portuense, bem como uma proximidade entre indivíduos/água.

A solução passa assim pela criação de vários espaços onde ao mesmo tempo que existe a entrada de água na actual frente ribeirinha (terra), o inverso também acontece, tentando assim minimizar os

limites entre os elementos terra/ água. E procurando novas formas de contemplação do espaço, monumento e Rio.

Para a elaboração deste projecto urbano consideraram-se então prioritários os equipamentos culturais já existentes na zona: a Torre de Belém, o museu de Arte Antiga, o Padrão dos Descobrimentos, as marinas e respectivos edifícios de apoio, de modo a criar um circuito/ arco cultural ribeirinho, bem como o CCB, Museu da Marinha, Mosteiro dos Jerónimos, Museu da Presidência, criando um circuito mais interior/ histórico.

### **RELAÇÃO COM O RIO**

No lugar da Praça do Império construiu-se um espelho de água, que recupera e representa uma aproximação à água, evidenciada por umas plataformas e degraus desnivelados, que iniciam uma progressiva entrada da 'terra na água' e vários níveis de contacto entre os mesmos.

Em oposição a esta ideia estão as entradas de água, pontões, criados ao longo da frente de água. Estes localizam-se estrategicamente na continuação da direcção dos principais eixos perpendiculares ao Rio, a Rua Dr. Lourenço de Almeida (traseira ao CCB), a Rua dos Jerónimos e as Calçada da Ajuda. Estas entradas de água evidenciam a continuidade dos próprios eixos, ao mesmo tempo que apoiam/suportam o novo Museu dos Coches, as Docas do Bom Sucesso e de Belém e a Estação Fluvial. São espaços estratégicos/pontuais de visão e contemplação tanto ao nível da frente ribeirinha como da outra margem do rio. Possibilitam então uma extensão visual ilimitada tanto do rio como do território, produzindo uma nova experiencia sensorial na zona.

O espaço que enquadra o Padrão dos Descobrimento é um ponto onde o contacto com a água se faz de forma bastante peculiar, pelo significado, história e monumentalidade que o próprio monumento tem implícito e pela forte posição na zona de Belém. É assim criado um espaço que tenta evocar uma caravela que se encontra isolada em pleno rio, e no qual é possível uma diversidade de perspectivas e ângulos de vista de toda a área. Em volta de todo o espaço público encontram-se bancos para contemplação da mesma.

Ao longo de toda a proposta, o contacto com o rio faz-se de vários níveis, tanto pelos pontões à cota 3.8, como pelos degraus desnivelados do espelho de água, como pelos planos rebaixados existentes pontualmente ao longo de toda a margem.

Estes planos caracterizam-se por um caminho pedonal de madeira localizado na margem ribeirinha e que interliga vários pontos do projecto. Contíguos a estes e na direcção da água encontram-se estruturas de betão, que servem ao mesmo tempo de bancos e evidenciam os desníveis, a aproximação do solo à água. Este blocos dispersos diluem-se em blocos de granito monolíticos que por sua vez se dissolvem e tomam formas mais orgânicas com a proximidade à água.

Neste projecto há uma procura de uma atmosfera e multiplicidade de texturas, através da diversidade de materiais conjugados, as rochas, o passadiço de madeira, as árvores locais, a luz característica de Lisboa e os reflexos da água.

#### **ESTRUTURA VERDE**

A zona de proposta encontra-se enquadrada pela extensa estrutura verde do Parque de Monsanto, pelo que se pretende a continuação uma inter-relação entre os elementos verdes, os elementos urbanos e a água. Assim, formam-se dois corredores verdes principais, que tem em conta a relação entre os monumentos e o rio.

A estrutura verde da Praça Afonso Albuquerque não foi alterada uma vez que é um testemunho histórico de uma época importante para a zona. Este foi assim, interligado e conectado com a proposta, criando um corredor entre a praça e o Jardim Vasco da Gama, 'atravessando' a estrutura e culminando na fachada do CCB, interligando a fachada do Mosteiro dos Jerónimos.

A Sul, a estrutura verde apresenta-se paralela ao rio, correlacionando-se com a já existente do Museu da Electricidade, estendendo-se até à Torre de Belém, com adaptações aos Museus dos Coches e de Arte Popular.

#### **ESTRUTURA FUNCIONAL**

A nível funcional a área abrange todas as actividades, privilegiando as relações entre cultura/ turismo e lazer. No lugar do Jardim Vasco da Gama surgem uma diversidade de actividades, conjugando-se espaços desportivos, com espaços verdes e plataformas de apoio à restauração existente. O aspecto cultural além de presente nos inúmeros monumentos, é também enriquecido com a criação da estrutura e túnel. O túnel vem também reforçar o espaço de comércio local, uma vez que terá espaços destinados a esse uso.



### **CIRCULAÇÃO PEDONAL**

A circulação pedonal foi um aspecto importante no projecto, privilegiando-se uma circulação linear, na qual o conflito entre peão/ automóvel/ eléctrico/ comboio foi atenuado. O túnel criado, bem como a estrutura e a ponte integram o fluxo pedonal no novo desenho urbano de forma a reorganizar a ligação da cidade à água, interrompida desde cedo com a construção da linha férrea. Estas circulações permitem uma distribuição dinâmica do público através das conexões estratégicas ao longo dos vários espaços.

Para sucumbir com o complicado que é, actualmente, transitar entre espaços na zona de Belém, e de modo a proporcionar um passeio tranquilo pelos mesmos, podendo assim contemplar o edificado histórico e monumentos, a proposta cria uma circulação directa, desafogada de trânsito, uma vez que é criado um amplo espaço público que permite a circulação pedonal desde a Torre de Belém à Praça Afonso de Albuquerque, com espaços pontuais de apreciação dos edifícios (Mosteiro dos Jerónimos, CCB, Quarteirão Vieira Portuense e Palácio de Belém).

A circulação para pessoas com mobilidade reduzida é assim facilitada, uma vez que a área se apresenta plana e com poucos desníveis, sendo as rampas (ponte e túnel) sempre apropriadas e cumprindo o mínimo de 6% de inclinação. Soluções em rampa que sucumbem assim as dificuldades actuais na zona para estas pessoas.

Também na zona da Estação Fluvial de Belém, foi reorganizado o atravessamento das Av. da Índia e Brasília e da linha férrea, construindo-se um túnel, que facilita assim o mesmo. Este túnel integra assim os acessos/ ligações dos passageiros provenientes da estação fluvial e férrea, uma vez que se localiza no eixo de intersecção das duas.

### **TÚNEL E ESTRUTURA**

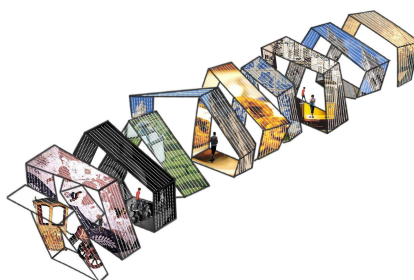
De modo a minimizar e combater a 'barreira' e a dificuldade de atravessamento tanto da marginal como da linha-férrea, foi criado um túnel na zona da actual rua que faz a ligação entre a Praça do Império e o Jardim Vasco da Gama. Este juntamente com uma estrutura que lhe é adjacente para além de servirem como espaços de transposição dessa 'barreira' de acesso, são pontos de relação activa entre arte e público, uma vez que a estrutura funciona como um espaço de mostra de arte e imagens fortes e características da cidade de Lisboa.

O túnel por seu lado integra espaços comerciais e de informação turística, um culminar das imagens, percepções e conhecimentos presentes ao longo da estrutura. Sendo um espaço mutável e podendo servir também como um local de mostra de arte urbana.

A estrutura criada destaca-se pela sua permeabilidade, podendo ser atravessada pedonalmente em todas as direcções, pretendendo ser um ponto de equilíbrio, de transição entre duas zonas bastante abertas, o espaço da 'Praça do Império', actual espelho de água, e do Jardim de Belém e Praça Afonso Albuquerque.

A forma que adopta torna-se como um elo de ligação de vários espaços chave da área. A dinâmica do movimento imposto pela estrutura aliada à fluidez da sua forma origina a criação de sensações, imaginação, conhecimento, cultura e informação através das imagens expostas em telas. Estas telas são suportadas por uma estrutura metálica de ferro, o que proporciona uma maior leveza ao próprio objecto. Sendo um espaço de descompressão, um 'museu aberto', que alimenta o percurso e a vida social da área transformando o mero acto de travessia em algo mais complexo.

Esta estrutura tem também uma importante função de ensobrimento, bem como um regenerar, juntamente com o túnel, da ligação da cidade à sua frente de Rio e um ponto que demarca e dirige a entrada do Museu dos Coches, que se faz através do túnel subterrâneo, criado na margem da frente de água.



13. Esquema da estrutura.

## **SISTEMA VIÁRIO**

### **VIAS ESTRUTURANTES**

A criação de conexões e ligações entre pontos estratégicos de Belém é fundamental para o bom funcionamento da área a nível do dia-a-dia das pessoas e turístico. Assim, a Rua de Belém sofre algumas alterações, aquando da sua relação com a linha do eléctrico, uma vez que também o próprio é um interesse turístico e de elevada importância na vida e história da cidade. Assim, propõe-se o isolamento da linha, de uma forma despercebida na paisagem, fazendo-a passar mais distante da fachada sul do Mosteiro de modo a reduzir os conflitos entre peão/eléctrico e automóvel e também para que o turista possa apreciar a relação dos vários elementos de interesse (eléctrico/Mosteiro/espelho de água) de forma diferente.

A nível pedonal destacam-se dois eixos principais com direcção Este-Oeste, o eixo ao longo da linha ribeirinha que faz a ligação entre a Torre de Belém, o Museu de Arte Popular, o Padrão dos Descobrimentos, o Museu dos Coches e termina no Museu da Electricidade e o que liga a ponte de acesso ao Jardim da Torre de Belém à Cordoaria, interligando vários pontos de interesse. Com direcção Norte-Sul, e o que interliga o Jardim Tropical à frente de água.

#### **ESTACIONAMENTO**

Actualmente também o estacionamento é um problema que se coloca, uma vez que existe na zona um forte fluxo turístico, já mencionado anteriormente, pelo que se procurou a criação de bolsas de estacionamento ‘fora’ do perímetro central da proposta. Assim, estas localizam-se em pontos extremos, como nas traseiras do Planetário e Museu da Marinha, do CCB, uma outra perto da Praça Afonso Albuquerque e um edifício silo automóvel no quarteirão das antigas instalações da DGME, do Ministério da Cultura, da Biblioteca Nacional de Belém, entre outros, que serve assim de apoio tanto à estação Fluvial e férrea, como aos turistas, moradores e trabalhadores na zona.

#### **CONSTRUÇÃO/ ALTERAÇÃO DO TERRITÓRIO**

Ao nível da construção/ alterações do território, destacam-se a o espelho de água construído no lugar da praça do Império, a alteração da morfologia com a construção do túnel que faz a passagem do jardim de Belém e a zona de linha de água e a nova delimitação dos limites da fronteira de terra e água, com os pontões.

#### **PROJECTO INTEGRADO DE ESPAÇO PÚBLICO E EDIFÍCIO**

##### **SITUAÇÃO ACTUAL**

O Museu Nacional dos Coches localiza-se junto à Praça Afonso de Albuquerque, na zona de Belém. Era antigamente uma escola de arte equestre, o Picadeiro Real do Palácio de Belém, em 1905, foi transformado num museu pela rainha D. Amélia, esposa do rei D. Carlos, sob o nome Museu dos Coches Reais que, após o golpe republicano, teve o seu nome alterado. O museu dos coches é o mais famoso de todos os museus portugueses, e dos mais visitados, uma vez que a colecção de coches reais que este apresenta é a mais rica que se pode encontrar em qualquer país, o que não deixa de ser espantoso pois a monarquia portuguesa teve sempre grandes privações e dificuldades. A sala principal onde se encontra hoje o museu tem grandes dimensões uma vez que, quando foi

construído o edifício, era o picadeiro real. Era aí que o Rei e os seus amigos faziam exercícios equestres e praticavam a arte da cavalaria. Foi assim até ao reinado de D. Carlos e foi a mulher deste, a Rainha D. Amélia, que converteu o picadeiro num espaço para guardar os riquíssimos coches. Neste museu encontram-se cerca de 2 séculos de história, sendo o coche mais antigo, o coche dos Filipes. Entrou em Portugal em 1619 quando Filipe II de Portugal (III de Espanha) veio visitar Lisboa e actualmente este encontra-se em mau estado de conservação.

### **A COLECÇÃO**

Com uma colecção única no mundo, esta caracteriza-se pela sua riqueza de objectos, destacando-se coches, berlindas, carruagens, seges, carrinhos de passeio, cadeirinhas e carrinhos de criança de várias épocas, o que proporciona uma visão evolutiva de cada meio de transporte utilizado pela corte.

A importante colecção de viaturas de gala e de passeio abrange desde o século XVIII ao século XIX, sendo que os três coches mais importantes deste museu são três dos coches que fizeram parte de uma Embaixada que o Rei de Portugal mandou ao Papa em 1716. Os coches foram esculpidos em Itália pelos mais ilustres escultores da época. Desses três um é alusivo aos Lusíadas, esculpido segundo indicações e pedido do nosso embaixador em Itália. O outro coche é o de Lisboa, onde as esculturas representam Lisboa que está sentada num trono e o terceiro é o coche dos oceanos. Tem duas figuras que dão as mãos, que representam o Oceano Atlântico e o Oceano Índico que uniram a Europa e a Ásia devido à epopeia portuguesa. Nunca houve uma versão tão triunfal e glorificante da posição de Portugal no mundo como esta Embaixada ao Papa, como se pode ver pela pequena amostra que são estes três coches.

Completam a colecção, um conjunto de arreios de tiro, arreios de cavalaria, selas, fardamentos de gala, de armaria e acessórios de cortejo setecentistas, nos quais se destaca um conjunto de trombetas da Charamela Real bem como um conjunto de retratos a óleo dos monarcas da Dinastia de Bragança, desenhos, gravuras e fotografias relacionadas com a História.

### **LOCALIZAÇÃO**

O novo Museu dos Coches localiza-se junto à frente ribeirinha num intuito de criação de ligações entre museus e património cultural em toda a área de Belém. O edifício procura uma integração tanto a nível da área monumental de Belém, como um relacionamento com o Rio. O acesso é feito

através do túnel e da estrutura que culmina no edifício, em como por toda a plataforma pedonal existente ao longo do espaço ribeirinho.

## **ORGANIZAÇÃO**

O museu desenvolve-se num edifício no qual a nível espacial se destaca a zona de exposição permanente e todas as outras zonas de actividades inerentes ao museu. Assim, o espaço expositivo faz-se por várias etapas do edifício, sendo que a área com os principais veículos da colecção se destaca por ser um amplo espaço que se desenrola por dois pisos interligados por uma rampa, e que proporciona uma continuidade entre eles, não quebrando o circuito. O grande vão existente no piso 1, permite também essa continuidade, uma vez que o acesso visual aos coches anteriormente vistos é possível.

O museu inicia-se no átrio, um espaço que faz a ligação a todos os outros espaços do edifício. No piso 0 localizam-se a bilheteira e bengaleiro, a cafetaria, com acessos ao exterior, a loja/livraria, o espaço 1 da exposição permanente, as reservas visitáveis, a oficina de restauro e conservação e as reservas não visitáveis, bem como instalações sanitárias de apoio. O piso 1 desenvolvem-se as áreas de auditório, biblioteca, centro de documentação e arquivo, o espaço pedagógico, a exposição temporária e a zona 2 da exposição permanente. Este piso destaca-se pela sua forma, uma vez que a área de biblioteca e auditório encontram-se suspensas. No piso 2 estão as áreas mais reservadas do museu, funcionando toda a zona administrativa e um espaço – miradouro, localizado por cima da biblioteca, funcionando como uma espécie de mezanine. Um local de onde se pode ter uma visão de todo o espaço ribeirinho e da outra margem do Rio. É neste piso também que termina a exposição permanente.

## **CONCEITO EXPOSITIVO**

O museu dos coches organiza a sua exposição permanente de acordo com a evolução cronológica dos coches, sendo que o primeiro coche é o de Filipe II, do século XVII. Na primeira sala estarão expostos todos os coches com maior relevância histórica, destacando-se os Coches da Embaixada ao Papa Clemente, no centro da sala. Estes três coches poderão ser vistos também da segunda sala situada no piso 1, uma vez que estes estarão além de elevados numa plataforma, também situados num vão.

Permite assim ao visitante visões de diferentes perspectivas dos principais coches da colecção. A

rampa que dá acesso ao segundo piso, é também outro ponto de visão de toda a exposição, uma visualização do nível superior do coche.

O conceito expositivo transparece as formas da estrutura exterior do Jardim Vasco da Gama, uma continuidade entre espaços e pisos. Todos os coches estarão suportados por uma plataforma de modo a ganharem algum destaque em relação ao visitante.

A zona destinada aos objectos de menores dimensões, tais como carrinhos, fétones, trajes e arreios localizam-se no piso 2, numa sala com menor pé direito.

#### **MATERIALIDADE**

A fachada do edifício permite uma continuidade entre o interior e exterior, através do revestimento de tela perfurada utilizado na mesma. Uma relação entre os dois espaços e ao mesmo tempo uma suavização da imagem visual do edifício. O interior do edifício é assim valorizado, uma vez que a ligação ao restante espaço exterior é sempre possível. Esta parede tem também uma função de ao mesmo tempo permitir a entrada de luz natural, é também uma forte protecção solar.

## **CONCLUSÃO**

A cidade de Lisboa dispõe de uma frente ribeirinha pontuada por elementos de relevância histórica, cultural, patrimonial e urbana. Elementos resultantes de um crescimento da cidade com base no Rio Tejo, e que actualmente se definem como pontos de referencia para as relações cidade- água.

Belém caracteriza-se pelo seu importante conjunto monumental relacionado com a sua frente de água. Edifícios/monumentos relacionados com espaços públicos que se destacam pela importância que transmitem no contexto da área e a do país. Uma área da cidade que transmite no seu conjunto monumental um vínculo histórico.

O edifício funciona como um grande objecto de mostra e valorização de um tesouro notável a nível nacional e mundial. Um tesouro guardado numa caixa enquadrada num conjunto monumental que enriquece o seu valor por isso. Um local de culto enquadrado pelo rio.

## **BIBLIOGRAFIA**

**AAVV**, *Lo Urbano en 20 autores contemporáneos*, Ángel Martin Ramos, ed; Edición UPC, Barcelona, 2004.

**ARAÚJO**, Norberto de, *Peregrinações em Lisboa*. IX Volume. Câmara Municipal de Lisboa, Lisboa, 1992-1993.

**ASSOCIAÇÃO DOS ARQUITECTOS PORTUGUESES**, *Lisboa a cidade e o rio: concurso de ideias para a renovação da zona ribeirinha de Lisboa*, Associação dos Arquitectos Portugueses, Lisboa, 1998.

**BRANDÃO**, Pedro, *Lisboa do Tejo, a Ribeirinha*, Argumentum, Lisboa, 1996

**BUSQUETS**, Joan; **CORREA**, Filipe, *Cities X Lines: a new lens for the urbanistic project*, Harvard University – Graduate School of Design, Nicolodi Editore, 2007.

**BRUTTOMESSO**, Rinio, *O Rio e a Cidade: as Zonas Ribeirinhas*, AML, Estuarium 9, Edição da Grande Área Metropolitana de Lisboa, Lisboa,

**CHOAY**, Françoise, *L'Allegorie du Patrimoine*, Éditions du Seuil, Paris, 1982.

**ESTEVEENS**, Ana, *A Reabilitação de frentes de água como modelo de valorização territorial*, Centro de Estudos Geográficos, Faculdade de Letras, Universidade de Lisboa, Lisboa.

**FRAMPTON**, Kenneth, *História Crítica da Arquitectura Moderna*, Martins Fontes, São Paulo, 1997.

**FRANÇA**, José Augusto, *Lisboa: Urbanismo e Arquitectura – 3ª ed.*, Livros Horizonte, Lisboa, 1997.

**FERREIRA**, Vítor, *Lisboa, a metrópole e o rio – Centralidade e requalificação das frentes de água*, Editorial Bizâncio, Lisboa, 1997.

**GARCIA**, Pedro Ressano, *Plataforma Tejo – O Regresso ao Rio, A frente ribeirinha de Lisboa e o século XXI*, Lisboa, 2009.

**GASPAR**, Diogo, *Do Palácio de Belem*, MPR, Lisboa 2005.

**MARTINS**, Miguel G., *Lisboa ribeirinha*, Livros Horizontes, Lisboa, 1994.

**MONTANER**, Josep Maria, *Arquitectura e Crítica*, Gustavo Gili, Barcelona, 1999.

**NORBERG-SCHULZ**, Christian, *Genius Loci*, Electa, Milano, 1992.



**OCHOA**, Ana Rita, Dinâmicas de Crescimento em Metrópoles Portuárias, Tensões a Oriente da Cidade de Lisboa, nr 7, ISSN 1139-7365, 2005.

**PINHEIRO**, Dora Cristina Miranda, *Os aspectos sensoriais do espaço: como equacionar a imagem de um espaço em planeamento urbano – a zona Ribeirinha de Lisboa*, 1998.

**POUPINHA**, Luís, **Espanha**, Rita, A Autoapresentação das cidades na net pela actividade cultural, LIVRO DE ACTAS – 4º SOPCOM

**RUBERT DE VENTÓS**, Maria, *La Ciudad No Es una Hoja en Blanco*, Hechos del Urbanismo, Santiago, Chile, 2000.

**SERT, J.L, LEGER, F., GIDEONS, S.**, Nine Points on Monumentality, Harvard Architectural Review 4, Spring 1984, 62- 63.

**SOLA-MORALES Y RUBIÓ**, Manuel de, *Las Formas de Crecimiento Urbano*, Ed. UPC, Barcelona, 1997.

**SOTTOMAYOR**, A., O poço da cidade – Crónicas lisboetas (Vol. II). Lisboa: Editorial Notícias, 1993.

**URIARTE**, IÑAKI, Bilbao, una ría de hierro, AML, Estuarium 12, Edição da Grande Área Metropolitana de Lisboa, Lisboa, 2005.

[http://www.brunosoaresarquitectos.pt/pagina/index.php?view=txt\\_frentes\\_agua\\_2.htm&view2=m2textos.php#\\_ftn1](http://www.brunosoaresarquitectos.pt/pagina/index.php?view=txt_frentes_agua_2.htm&view2=m2textos.php#_ftn1)

<http://www.carris.pt/pt/mapas-carris/>  
<http://www.entrananet.com.br/noticia2/tags/Portugal>

[http://jorgesampaio.arquivo.presidencia.pt/pt/palacio/historia/arquitectura/entre\\_palacio\\_tejo.html](http://jorgesampaio.arquivo.presidencia.pt/pt/palacio/historia/arquitectura/entre_palacio_tejo.html)

<http://topazio1950.blogs.sapo.pt/55406.html>

<http://www.math.ist.utl.pt/~lcf/CCFL/plantas.html>

[http://www.portodelisboa.pt/portal/page/portal/PORTAL\\_PORTO\\_LISBOA/PORTO\\_LISBOA/HISTORIA](http://www.portodelisboa.pt/portal/page/portal/PORTAL_PORTO_LISBOA/PORTO_LISBOA/HISTORIA)

<http://www.upo.es/depa/webdhuma/areas/arte/actas/3cibi/documentos/104f.pdf>

## **ANEXOS**